

纯电动？混合动力？ 中国新能源汽车动力DNA待解

□本报记者 王小伟

纯电动？还是混合动力？在中国，尽管发展新能源汽车产业已有年头，但究竟更应倾向于选择哪种动力DNA，还是一个待解的谜题。

一方面，由特斯拉带火的纯电动汽车市场，在中国开始遭遇政策推动与市场掣肘的互博与尴尬。由于依然存在性能、价格、配套等诸多制约因素，中国纯电动汽车产业发展速度可能慢于预期。尽管特斯拉和宝马i3等纯电动汽车将在年内进入中国，但是业内人士对其市场并不看好，甚至部分业内人士认为依靠国家政策强行“催熟”的纯电动汽车或对中国节能与新能源汽车产业造成伤害。

另一方面，随着国家政策对纯电动汽车一系列扶持政策的落地，混合动力汽车遭遇“不平等待遇”的呼声近来再起。有人表示，混合动力作为汽车节能减排的成熟途径，在中国最可能率先“理想照进现实”。不少业内人士加紧呼吁加快推广和普及应用混动新能源汽车。

纯电动车 力挺背后遭遇现实困境

中国证券报记者梳理发现，政府部门对纯电动汽车产业的扶持正在日趋“系统化”。以支撑纯电动汽车发展的最主要力量充电桩为例，除了北京、上海、杭州等各地政府相继出台充电桩建设标准，中国充电设施建设速度会非常快，除了国家电网之外，各停车场和私家停车位都将是充电桩建设的主力军。“在计划经济看来，充电桩建设是不可逾越的洪水猛兽；但是在市场经济看来，这是企业快速发展和致富的大好良机。”

同时，产业巨头颠覆式的“自我革命”也在加紧推进。国家电网公司日前表态，为电动汽车充电的充换电设施将对社会全面开放。这被业内认为是“两桶油”之后国有企业推进与社会资本合作的又一大力度改革。

业内人士介绍说，2009年，国网给出的充电模式是“换电为主、插电为辅，集中充电、统一配送”，对上下游控制力很强。到了2013年，国网调整思路，提出“主导快充、兼顾慢充、引导换电、经济实用”的模式，对私人领域的慢充设施开始放开；本次全面放开，则

意味着社会资本在快充、慢充和换电领域都可以参与同台竞争。

中国汽车工业协会副秘书长李京生表示，只要相关政府部门制定出充电桩建设标准，中国充电设施建设速度会非常快，除了国家电网之外，各停车场和私家停车位都将是充电桩建设的主力军。“在计划经济看来，充电桩建设是不可逾越的洪水猛兽；但是在市场经济看来，这是企业快速发展和致富的大好良机。”

以北京为例，新能源汽车客户等于自动拥有了建设私家车位充电桩的“通行证”。据中国证券报记者了解，北京新能源汽车车主可以先跟小区物业联系，确定安装位置和供电电容，而后汽车销售方就可以协调相关部门安装私人充电桩。

但是，中国证券报记者调查发现，车位不足和电力负荷问题正在成为充电桩“最后一公里”的拦路石。普通充

混合动力 节能预期或率先“照进现实”

全国人大代表、科力远董事长钟发平不看好包括特斯拉等新锐在内的纯电动车市场。“纯电动汽车面临基础设施依赖性强、成本过高、安全性能仍待检验等诸多瓶颈，未来20年混合动力仍是汽车节能减排最现实的必由之路。”他表示，国家政策强行将纯电动汽车“催熟”，对中国节能与新能源汽车产业会造成严重伤害。

钟发平已经成为呼吁发展混合动力汽车的代表性人物。他在今年“两会”中的提案就是《尽快出台专项扶持政策，加速推广和普及油电混合动力汽车》。钟发平表示，目前我国节能与新能源汽车产业发展已经出现了严重的不平衡，国家政策一边倒地倾向纯电动汽车倾斜，造成混合动力汽车产业停滞不前。

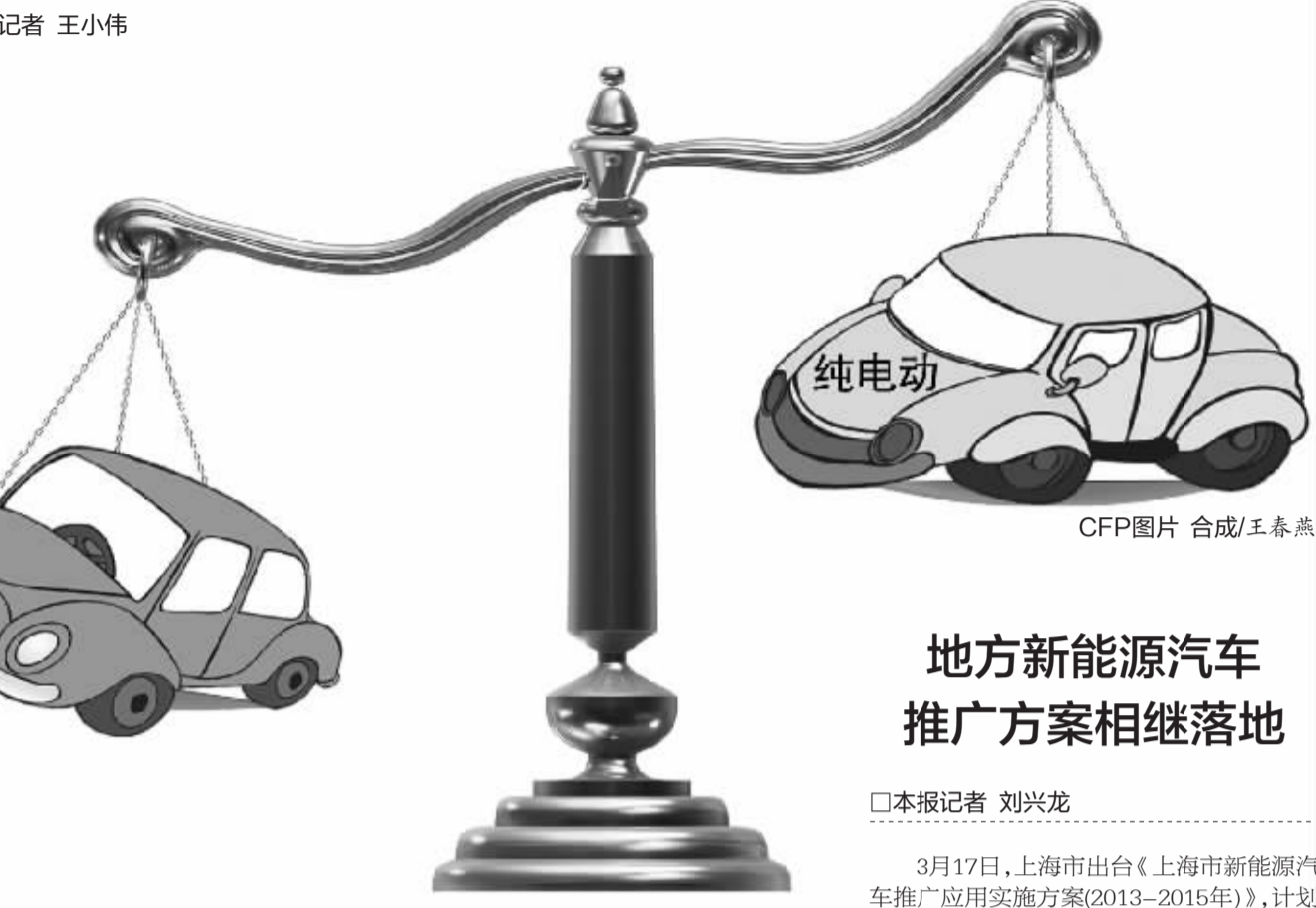
钟发平建议，在节能环保汽车推广工作中，应该调整现有的节能汽车产业政策，加大对油电混合动力车的扶持力度。“国家在下一轮补贴政策周期（2016年-2018年）中，可以依据燃油经济性按节油率分档次对包括非插电式混合动力汽车在内的节能与新能源汽车给予补贴，对纯电动和混合动力予以平行支持。他还同时建议，支持混合动力汽车在公共交通领域的推广应用，地级以上城市公交和出租车大力推行节能与新能源汽车，通过政策引导国内城市公交企业实现全面升级换代。

中汽协相关人士对中国证券报记者分析说，中国新能源汽车的发展既应该着眼于未来，也应该立足实际。纯电动与混合动力“两条腿走路”，或是更加理性的选择。

钟发平建议，在节能环保汽车推广工作中，应该调整现有的节能汽车产业政策，加大对油电混合动力车的扶持力度。“国家在下一轮补贴政策周期（2016年-2018年）中，可以依据燃油经济性按节油率分档次对包括非插电式混合动力汽车在内的节能与新能源汽车给予补贴，对纯电动和混合动力予以平行支持。他还同时建议，支持混合动力汽车在公共交通领域的推广应用，地级以上城市公交和出租车大力推行节能与新能源汽车，通过政策引导国内城市公交企业实现全面升级换代。

钟发平建议，在节能环保汽车推广工作中，应该调整现有的节能汽车产业政策，加大对油电混合动力车的扶持力度。“国家在下一轮补贴政策周期（2016年-2018年）中，可以依据燃油经济性按节油率分档次对包括非插电式混合动力汽车在内的节能与新能源汽车给予补贴，对纯电动和混合动力予以平行支持。他还同时建议，支持混合动力汽车在公共交通领域的推广应用，地级以上城市公交和出租车大力推行节能与新能源汽车，通过政策引导国内城市公交企业实现全面升级换代。

钟发平建议，在节能环保汽车推广工作中，应该调整现有的节能汽车产业政策，加大对油电混合动力车的扶持力度。“国家在下一轮补贴政策周期（2016年-2018年）中，可以依据燃油经济性按节油率分档次对包括非插电式混合动力汽车在内的节能与新能源汽车给予补贴，对纯电动和混合动力予以平行支持。他还同时建议，支持混合动力汽车在公共交通领域的推广应用，地级以上城市公交和出租车大力推行节能与新能源汽车，通过政策引导国内城市公交企业实现全面升级换代。



CFP图片 合成/王春燕

地方新能源汽车推广方案相继落地

□本报记者 刘兴龙

3月17日，上海市出台《上海市新能源汽车推广应用实施方案(2013-2015年)》，计划到2015年推广应用13000辆新能源汽车。分析人士指出，随着国家鼓励新能源汽车应用的政策出台，各地推广方案相继落地，走在新能源汽车产业前沿的“排头兵”有望成为受益者。

各地密集落地“指标”

据媒体报道，上海市提出，将进一步完善新能源汽车产业技术创新体系、产业链协同配套体系和社会化系统支持体系，为后续进一步扩大应用规模奠定基础。据方案预测，随着新能源汽车推广应用，全市将累计节约7.5万吨柴油，减少颗粒排放约100吨、温室气体(二氧化碳)排放约20万吨，涵盖公交、公务、企业、环卫、物流等多个领域用车。

事实上，近一段时间，地方推动新能源汽车的热情分外高涨。如《天津市新能源汽车推广应用实施方案(2013-2015年)》提出，到2015年，全市在8个领域推广应用新能源汽车总量达到1.2万辆的目标。其中，在私人领域，市场化推广私人用车500辆。近期颁布实施的《天津市小客车总量调控管理办法》中，特别规定新能源车购置可直接申领号牌，不限购。天津市将按照中央财政补贴1:1比例进行配套补贴，两个补贴累计最高达到11.4万元，将进一步推动新能源车的销售。

又如山东省，淄博市、临沂市、潍坊市、聊城市成为第二批新能源汽车推广应用城市，加上首批已列入试点的青岛市，山东省试点城市数量增至5个，占全国总数的12.5%。

“排头兵”有望获益

政策扶持将给电池产业、电池电机上游的锂和稀土资源行业、充电站行业、乘用车企业带来机遇。今年以来，众多机构看好新能源汽车行业的未来发展，这些企业成为了机构密集调研的重点领域。

汽车业专家表示，在扶持政策加码、特斯拉效应、国内消费者加大关注等多种因素的作用下，新能源汽车正步入行业发展的“春天”。伴随后续各地方政策的出台，新能源汽车补贴应该还有突破空间，预计新能源汽车销量有望在今年迎来爆发拐点，并带动产业链相关企业和业务快速发展。

3月17日，新能源汽车概念股集体走强。其中，整车企业比亚迪、江淮汽车涨幅分别为6.49%和10.02%，特斯拉概念股江苏国泰涨幅为5.95%，电动汽车电机概念股动力源也大幅上涨4.96%。

车企多方合作 谋新能源破局

□本报记者 王小伟

汽车企业在新能源汽车发展方面正在出现前所未有的变化，由“单打独斗”变为“多方合作”。中国证券报记者获悉，北汽新能源日前与京东达成战略合作协议，双方在战略、业务层面达成多项合作和资源共享。

业内介绍说，北京在新能源汽车推广方面采用的是产学研一体化战略。早在1999年，北京公交集团就与北京理工大学在纯电动公交车研发、生产方面展开合作。北京公交集团还与福田汽车合作开发增程式纯电动公交，计划到2017年达到1300辆左右。

根据北汽与京东达成的协议，双方将共同参与新能源普通、多用途货运车辆的推广，共同参与新能源冷藏车辆相关行业标准的制定、落地和执行。

同时，双方还将在新业务和新技术领域联合进行投资，包括车联网硬件与服务技术等多个方面。

中国证券报记者采访发现，社会中还存在一种对纯电动汽车能否真正节能环保解决雾霾问题的担忧。投资人糊涂古怪(笔名)分析说，不仅电池回收和煤炭发电会造成污染问题，而且目前的纯电动汽车规划对于解决雾霾或将无济于事，“纯电动车至今销量仅2.74万台，哪怕2015年真的达到50万台目标，拿每年中国新增的2200万辆汽车减去这50万，传统燃油车污染源每年岂不是又新增了2150万辆？更不要说还有一亿台存量车的污染问题了。按目前这条路走下去，治霾结果会否越治越多？”

福田汽车北京欧辉客车分公司副总经理兼技术中心主任秦志东对中国证券报记者分析说，整体来看，纯电动汽车仍然是新能源汽车的发展方向，值得大力推广。但在技术、价格、配套等一众因素的制约下，纯电动汽车的推广或将困难重重。

事实上，日前上海市集体交付的一批纯电动汽车，几乎全部是家庭的第二辆车。就算在电动汽车销售最好的美国，电动汽车也多为家庭的第二辆车。在中国交通拥堵很难解决的情况下，中国第二辆车市场能有多大，仍然存疑。

秦志东介绍说，插电式混合动力目前在整车控制和驱动系统方面已经不存在技术问题，主要制约瓶颈是在储能环节，目前也已经有了突破。

此外，目前插电式混合动力客车加上补贴后，与传统动力客车价格已经非常接近。“随着销量的提升，福田混合动力客车成本已经大幅下降。同样的价格，客户肯定买更省钱、更好用的车。”秦志东表示，“尤其对于客车而言，与家用轿车存在很大区别——只要喜欢，客户就可以消费；但是只有赚钱，客户才愿意运营。”

中国证券报记者还注意到，由于以人力资源为代表的成本优势，目前中国车企对外出口主要集中在传统能源汽车，新能源汽车则主要集中在混合动力，纯电动汽车几乎没有任何出口订单。

正是由于市场认可度较高，多位业内人士都向中国证券报记者表达了混合动力汽车将最先“照进中国现实”的观点。钟发平指出，按照国际市场的发展规律，未来几年即使没有政策支持，混动汽车也将迎来持续性的增长期。

李京生表示，混合动力与纯电动汽车在中国应该并行发展，不能偏废任何一方。“毕竟，纯电动汽车在动力技术上还是存在缺陷的，在价格方面也远未亲民。此前中国在很长一段时间出现了偏废倾向，一味鼓吹纯电动乃至氢能源。目前业界乃至政府已经开始认识到，纯电动汽车这个新兴产业市场实现‘弯道超车’的迫切愿望。”糊涂古怪表示，“中国的汽车产业一直是跟在发达国家后面，由于各国在纯电动方面起步几乎相同，中国一直希望将来可以弯道超车。但从实际来看，目前纯电动车企并没有盈利，一旦停止补贴，后果很难想象。如果数百亿元的纯电动汽车产业投资打了水漂，将是非常可惜的事情。”

可以看到的是，退出补贴将是政府和市场的必然选择。“新能源汽车依靠补贴持续运营是不可能的。”秦志东表示，只有依靠运营费用的下降带给客户实在的收益，才是维持新能源汽车发展的根本动力。

李京生表示，混合动力与纯电动汽车在中国应该并行发展，不能偏废任何一方。“毕竟，纯电动汽车在动力技术上还是存在缺陷的，在价格方面也远未亲民。此前中国在很长一段时间出现了偏废倾向，一味鼓吹纯电动乃至氢能源。目前业界乃至政府已经开始认识到，纯电动汽车这个新兴产业市场实现‘弯道超车’的迫切愿望。”糊涂古怪表示，“中国的汽车产业一直是跟在发达国家后面，由于各国在纯电动方面起步几乎相同，中国一直希望将来可以弯道超车。但从实际来看，目前纯电动车企并没有盈利，一旦停止补贴，后果很难想象。如果数百亿元的纯电动汽车产业投资打了水漂，将是非常可惜的事情。”

此外，由于各地政府片面强调纯电动汽车优势，也导致了消费者观念存在一定的片面性。

“国家投入巨资发展纯电动汽车的背后，实际上表现了中国希望借助纯电动汽车这个新兴产业市场实现‘弯道超车’的迫切愿望。”糊涂古怪表示，“中国的汽车产业一直是跟在发达国家后面，由于各国在纯电动方面起步几乎相同，中国一直希望将来可以弯道超车。但从实际来看，目前纯电动车企并没有盈利，一旦停止补贴，后果很难想象。如果数百亿元的纯电动汽车产业投资打了水漂，将是非常可惜的事情。”

可以看到的是，退出补贴将是政府和市场的必然选择。“新能源汽车依靠补贴持续运营是不可能的。”秦志东表示，只有依靠运营费用的下降带给客户实在的收益，才是维持新能源汽车发展的根本动力。